



Инж. конструктор А. Н. Туполев окончил МВТУ в 1917 г.

«КРЫЛЬЯ СОВЕТОВ» РЕЮТ НАД ПРОСТОРАМИ СОВЕТСКОЙ СТРАНЫ. В СССР ВЫРОСЛА МОГУЧАЯ АВИОПРОМЫШЛЕННОСТЬ И КАДРЫ БЛЕСТИЩИХ СОВЕТСКИХ КОНСТРУКТОРОВ; СРЕДИ НИХ А. Н. ТУПОЛЕВ ИЗВЕСТНЫЙ КОНСТРУКТОР ЦЕЛОГО ВЫВОДКА АНТОВ, АВТОР СТРОЯЩЕГОСЯ АВИОГИГАНТА АНТ-20 И ЛЕТАЮЩЕГО УНИВЕРСИТЕТА, САМОЛЕТА «МАКСИМ ГОРЬКИЙ»



осковское техническое училище выпустило тысячи прекрас-

ных инженеров, работающих сейчас в различных отраслях народного хозяйства нашей страны. Одним из лучших воспитанников училища является Андрей Николаевич Туполев, имя которого пользуется огромной популярностью не только в Советском Союзе, но и далеко за его пределами.

«Первый свой учебный год в Техническом училище, — рассказывает Т. Туполев, — я занимался очень добросовестно, был усидчив, старался постигать все премудрости науки. Но вот, начиная со второго курса, положение несколько изменилось»...

Начался самый интересный и плодотворный период жизни Андрея Николаевича. Первые успехи авиации кружили горячие головы молодежи. Не устоял и А. Н. Туполев. Он настолько увлекся авиацией, что дальнейший жизненный путь его оказался предопределенным. Юношей, в 1909 г., он впервые вступил на свою воздушную дорогу и больше уже ни разу не спотыкался и не уходил с этого пути.

25 юбилейный сборник МММИ



Аэродинамический кружок Технического училища. Сколько молодых, радостных воспоминаний связано с этим кружком, с его руководителем Николаем Егоровичем Жуковским.

Здесь, в аэродинамическом кружке Технического училища, А. Н. Туполев быстро становится одним из активнейших работников. Он сразу же проявляет выдающиеся способности конструктора и научного исследователя. Он — ближайший ученик проф. Жуковского, потом его ближайший сотрудник и друг до смерти.

«Будучи на втором курсе, — вспоминает т. Туполев, — я начал работать над сооружением первого в России планера. В постройке планеров принимали участие многие студенты; помнится, работал тогда с нами и Б. И. Россинский, которого называют сейчас «дедушкой русской авиации». Конечно, теперь смешно думать о планере, которым все мы когда-то очень увлекались. Я совершил на нем первый полет в саду Технического училища и поднялся метров на 10 или 15. Это была большая победа, но увы, при следующем полете планер сломался.

Затем мы начали строить аэродинамические трубы. Н. Е. Жуковский поручил проектирование и постройку этих труб мне. С помощью членов аэродинамического кружка и под непосредственным руководством проф. Жуковского я выполнил эту работу. Так мы положили начало существованию аэродинамической лаборатории Технического училища, той самой лаборатории, которая явилась ядром ЦАГИ.

Нити этой лаборатории тянутся на протяжении многих лет. Они ведут в помещение, где мы сейчас беседуем о старых годах училища, они привели сюда тогдашних студентов, теперь ставших крупными научными работниками и профессорами — Ветчинкина, Сабинина, Юрьева, Ушакова и др. Все мы в те времена сплотились вокруг Н. Е. Жуковского, образовали тесную семью и с увлечением работали над проблемами молодой науки. Можно с уверенностью сказать, что если бы не обаяние Николая Егоровича Жуковского, если бы не его исключительное умение организовать молодежь, направлять ее дарования, то многие из нас не достигли бы того уровня, на котором сейчас находятся. Аэродинамический кружок работал с таким успехом в значительной мере потому, что училище всячески шло ему навстречу и предоставляло свои мастерские и лаборатории».

Пришел 1910 г. Впервые в России Туполев вместе с другими членами кружка затевает постройку самолета типа «Блерио». Но конструкторская работа не заглушает общественной жизни. Андрей Николаевич участвует в студенческом движении. Его арестовывают и высыпают из Москвы на 3 года. Он возвращается в 1914 г. и вскоре возобновляет работу по исследованию аэrodinamических труб с замкнутым потоком. В результате им была разработана и спроектирована оригинальной формы аэrodinam-



мическая труба для одной из научно-технических лабораторий Ленинграда. Нынешняя большая аэродинамическая труба ЦАГИ является осуществлением и развитием того типа, который был намечен Туполевым в 1914 г.

«Я окончил училище в 1917 г. и работал в это время в расчетно-испытательном бюро. Вскоре был приглашен проф. Жуковский читать курс гидроавиации. Октябрьская революция внесла свежую струю в кружок молодых энтузиастов авиации, продолжавших поддерживать тесную связь с Н. Е. Жуковским. Первый год Октябрьской революции был для меня и моих товарищей по работе годом выхода в поле широкой созидательной деятельности, годом перехода от спортивно-любительского занятия авиацией к работе большого масштаба.

И, действительно, начиная с 1917/18 г., А. Н. Туполев выходит из прежних рамок. Его деятельность становится многосторонней и дает такие плодотворные результаты, о которых до революции трудно было и мечтать. Оттолкнувшись от Технического училища, получив в его стенах крепкую зарядку, группа молодых аэrodинамиков поднимает в конце 1918 г. вопрос о создании самостоятельного аэрогидродинамического института. Так в декабре 1918 г. возник ЦАГИ.

«У нас не было помещения, не было оборудования, но зато была бурная энергия и подлинный энтузиазм. Мы с самого же начала решили не замыкаться в теории и работали с таким расчетом, чтобы страна как можно скорее получила практические результаты. В конце 1920 г. окончательно определилось мое призвание. Я организовал в ЦАГИ отдел авиации, гидроавиации и опытного строительства и начал заниматься своим любимым делом — конструированием. Помнится, как целыми месяцами работали мы в неотапливаемых помещениях и создавали первые конструкции в здании полуразвалившегося трактира. В это время я создавал свою первую конструкцию — аэросань АНТ-1 с мотором Аизани и речной глиссер АНТ-1 с водяным гребным винтом».

В 1923 г. ЦАГИ расширяется и этому делу Туполев уделяет значительную часть своего времени и внимания. Он участвует в оборудовании гидродинамического бассейна, который и сейчас по своим размерам остается вторым в мире.

На всем ЦАГИ лежит отпечаток творчества т. Туполева. Как и когда-то в аэродинамическом кружке и лаборатории Технического училища, он принимает участие в производственных процессах опытного завода, гидравлической лаборатории и т. д. Туполева знают как конструктора советских самолетов. Это наиболее поздняя и самая плодотворная часть его многогранной деятельности. Но Туполев сделал очень много и в области строительства аэросаней и глиссеров.



Легкие и быстрые глиссера внесли много новых возможностей в дело морской и речной обороны. Создание глиссеров — также дело рук А. Н. Туполева. Он начал работу в этой области еще в 1920 г. Но тогда негде было экспериментировать из-за отсутствия канала и приходилось ограничиваться при постройке моделей лишь теоретическими соображениями.

За первыми типами глиссеров последовали другие, и в этой области СССР занимает сейчас одно из первых мест в мире. Все эти работы А. Н. Туполева, как они ни значительны, все же уступают всему тому, что им сделано по самолетостроению. Достаточно напомнить порядковые знаки конструкции самолетов т. Туполева.

«В 1923 г. я организовал при ЦАГИ специальную комиссию по постройке металлических самолетов. Эта комиссия поставила перед собой трудную задачу и, надо сказать, выполнила ее с честью. Путь, пройденный с 1923 г. по нынешний год, говорит о том, что самолетостроение в Советском союзе достигло исключительного расцвета. Но было на этом пути немало трудностей, немало препятствий, которые приходилось осиливать, побеждать».

В 1927 г. А. Н. Туполев, бывший студент Технического училища, энтузиаст аэродинамического кружка, ближайший воспитанник проф. Жуковского, получает за свои заслуги перед страной Орден красного трудового знамени, а к 15-летию РККА награждается Орденом Ленина. Он прошел путь от первого планера, поднявшегося на 15 метров, через АНТ-3, приковавший в свое время внимание Европы к советскому самолетостроению, через АНТ-4 — первый наш тяжелый самолет, через знаменитый АНТ-9 — первый советский пассажирский металлический самолет. А кто не знает АНТ-9? Это «Крылья советов», которые летом 1929 г. посетили Берлин, Париж, Лондон. Это самолет, который работает сейчас на многих воздушных линиях СССР.

Но путь от первого планера не закончен. Он идет через мощный пассажирский самолет АНТ-14 с пятью моторами по 500 л. с., поднимающий больше 40 человек. Постройкой этого самолета Советский союз вышел на одно из первых мест в мире, так как ни Америка, ни Англия, ни Франция не имели в то время подобного самолета, а военные конструкции Германии и Италии насчитывались единицами.

Теперь вся страна знает о новом достижении советской авиации и мощности АНТ-14. Несколько видоизмененная конструкция этого самолета принята для сооружения самолета «Максим Горький», который уже должен быть чудом современной авиационной техники.





мя Бориса Иллюдоровича Россинского тесно связано с Техническим училищем.

Много лет подряд он работал под руководством проф. Жуковского и навсегда связал свою судьбу с авиацией. Россинский, заслуженный пилот-авиатор СССР, «дедушка русской авиации», в нынешнем году, вскоре после юбилея института, отпразднует свой личный юбилей — 25 лет авиационной деятельности. Это почти беспримерный случай в истории мировой авиации. Россинский до сих пор летает, причем летает на разнообразнейших самолетах, и с огромным удовлетворением вспоминает о тех «доисторических» временах, когда наивысшим достижением были убогие самолеты Блерно и Фармана.

Воспоминания Бориса Иллюдоровича о Техническом училище неразрывной цепью связаны с его многолетней плодотворной работой в области воздухоплавания.

Начиная с 1904 г., Борис Иллюдорович — студент Императорского технического училища. В 1905 г. он принимает участие



в похоронах Баумана. В 1908 г. организует студенческий аэроклуб, который преобразовывается через год в воздухоплавательный кружок. В это время проф. Н. Е. Жуковский отправляет т. Россинского во Францию, к знаменитым теоретикам воздухоплавания Эйфелю и Джеевецкому. Во Франции Б. И. Россинский знакомится с Блерио и летает под его руководством. 1910 г. снова застает дедушку русской авиации в Москве, в воздухоплавательном кружке Технического училища. Еще на школьной скамье Борис Иллюдорович заинтересовался авиацией и начал строить модели с резиновыми двигателями. Это был тип маленького планера. Однако, по признанию Бориса Иллюдоровича, это поверхностное увлечение авиацией превратилось в подлинную страсть лишь впоследствии, когда он встретился с проф. Жуковским в Техническом училище.

«В этот период, — рассказывает т. Россинский, — я впервые начал серьезно работать над конструкцией оригинального планера. В 1908 г. добился первых значительных результатов: в 20 километрах от Москвы я перелетел реку Клязьму и продержался в воздухе около 3 минут. Это, собственно, и было моим воздушным крещением».

Работам т. Россинского сильно заинтересовался проф. Н. Е. Жуковский. Планер Россинского демонстрируется на выставке съезда естествоиспытателей при Московском университете. После выставки Россинский уезжает во Францию и принимается за теоретическое изучение авиации.

«Теория — вещь необходимая, хорошая, — улыбаясь, говорит т. Россинский, — но она меня не удовлетворяла. Теория без практики — это было не то, что мне хотелось».

Вот почему Борис Иллюдорович связывается в Париже с знаменитым Блерио, становится его учеником и с упоением начинает летать. Для детального изучения моторов Борис Иллюдорович поступает на французский завод «Анзани» рабочим-сборщиком.

«С полетами все у меня было благополучно, но однажды я без разрешения вылетел с территории школы и километрах в 10 от нее спустился на улицу города По. Скандал был неизмеримый. Меня не только оштрафовали, но и запретили дальнейшие полеты».

Вернувшись в Москву, Б. И. Россинский развил широкую работу в области авиации. Он основал Ходынский аэродром, построил первый ангар и начал регулярные полеты. Первым из авиаторов Борис Иллюдорович перелетел Москву и спустился на улице к необычайному восторгу проходившей мимо публики. Московские власти в глубине души отнеслись к этому поступку Россинского благодушно, но все же официальности ради оштрафовали его на 200 рублей.



Связь с Техническим училищем и его воздухоплавательным кружком не теряется все время. Вместе с членами кружка Россинский строит самолет по чертежам, снятым с аппарата Блерто и привезенным им из Франции.

Значительно позже, после Октябрьской революции, Борис Иллюдович, попрежнему поддерживая связь с училищем, организует военно-революционный комитет по авиации и «летучую лабораторию» для испытания самолетов и разных приборов. Научным руководителем этой лаборатории был проф. Н. Е. Жуковский.

Мы уже сказали, что т. Россинский летает до сих пор, причем любопытно, что летает он на стареньком аппарате выпуска 1914 г. «Моран Ж». — Я делаю это с целью, — говорит Борис Иллюдович, — так как при желании мог бы всегда летать на имеющемся в моем распоряжении новом аппарате АНТ-3. Но полеты на «Моране» я использую для агитационных целей. Я показываю трудящимся нашей страны, на каких самолетах летали еще сравнительно недавно и как высоко поднялась советская авиационная техника. Свой предстоящий 25-летний юбилей хочу отметить каким-нибудь большим полетом на юг.

Из воспоминаний, имеющих самое непосредственное отношение к Техническому училищу, Борис Иллюдович останавливается на двух моментах, запечатлевшихся особенно ярко, несмотря на то, что они отделены от сегодняшних дней многими годами.

«Первый момент — похороны т. Баумана, — вспоминает он, — я пел в то время в хоре училища и вместе с хором участвовал в похоронах. Шел непосредственно за гробом. Может быть, поэтому отдельные детали сохранились и сейчас. Недалеко от себя я видел все время фигуру П. А. Богданова, нынешнего председателя Амторга. Тов. Богданов всегда руководил нашими студенческими сходками, а ближайшим помощником его был студент (теперь профессор) А. Н. Долгов.



**Б. И. Россинский**  
заслуженный пилот-авиатор СССР



Участвовал в похоронах и М. Н. Покровский, неоднократно приезжавший к нам в училище на студенческие митинги и читавший доклады. Как только похоронная процессия вышла из ворот Технического училища, мы все обратили внимание на то, что среди бесконечного количества красных флагов появилось несколько черных провокационных знамен. На знаменах — надписи: «Смерть Николаю II». Нам сразу стало ясно, к чему клонят провокаторы, и мы немедленно убрали эти знамена.

И второй момент. На протяжении многих лет одним из лучших любимых студентами директоров училища был А. П. Гавриленко. Все студенты, профессора и в частности Н. Е. Жуковский были в очень хороших отношениях с Гавриленко. И вот, когда он умер, я условился с Н. Е. Жуковским, что прилечу на самолете к могиле на кладбище Донского монастыря в момент опускания гроба. По дороге на аэродром я увидел на Страстной площади цветы. Купил много букетов незабудок и ландышей с тем, чтобы сбросить их с аэроплана на могилу. Однако тогда я сомневался, удастся ли это сделать, так как слишком низко опускаться над землей было рискованно. Я приехал на аэродром, вылетел по направлению к Донскому монастырю и начал снижаться. Успел во-время. Мне удалось снизиться настолько, что брошенные букеты попали на свежую могилу А. П. Гавриленко. Сам я проверить этого не мог, но Н. Е. Жуковский рассказывал впоследствии, что это было именно так.

